



**Samrådsspørgsmål AA:** *Vil ministeren redegøre for sammenhængen mellem regeringens udspil "Togfonden.dk" og de igangværende strategiske analyser om de fremtidige trafikale investeringer, herunder en mulig fast forbindelse over Kattegat?*

---

**Svar**

I marts i år kom regeringen med sit forslag til, hvordan man kan få realiseret et mål, som jeg vist godt kan sige er delt af et bredt flertal i Folketinget: At få elektrificeret større dele af det danske jernbanelnet og få realiseret planerne om en "Timemodel", som har været på den transportpolitiske dagsorden siden 2008.

Allerede i V-K-regeringens regeringspublikation "Bæredygtig transport – bedre infrastruktur" fra 2008 var Timemodellen et element. Det



fremgår, at man bl.a. ønskede at styrke den kollektive trafik i Østjylland og nedsætte rejsetiden mellem København og Aalborg.

Disse målsætninger bar den daværende regering med over i aftalen om ”En grøn transportpolitik” fra januar 2009, som de fleste partier i Folketinget er en del af.

Med Togfonden DK har regeringen nu anvist fuld statslig finansiering på 8,7 mia. kr. til elektrificering af den resterende del af hovedbanenettet og på 18,8 mia. kr. gennemførelse af Timemodellen.

Samlet set afsætter regeringen 27,5 mia. kr. til elektrificering af strækningerne Fredericia-Aalborg, Aalborg-Frederikshavn, Vejle-Struer og Roskilde-Kalundborg og til



hastighedsopgraderinger og nye baneanlæg over Vestfyn og i Østjylland.

Der er tale om nye penge uden for infrastrukturfonden. Elektrificeringen og Timemodellen kan således finansieres, uden at der tages midler fra de projekter, som gennemføres inden for aftalen om ”En Grøn Transportpolitik”. Principielt tages der jo så heller ikke penge fra en Kattegatforbindelse, som jo i øvrigt er tænkt brugerfinansieret.

Kattegatforbindelsen er dog et meget dyrt projekt til måske 100 – 140 mia. kr. afhængig af linjeføringen. Sammenlignet med det må jeg nok sige, at timemodellen til 18-19 mia. kr., som oven i købet er finansieret, er et relativt set mindre projekt, som kan være til gavn for rigtig, rigtig mange passagerer.



Lad mig uddybe dette:

Kattegatforbindelsen giver nogle meget hurtige rejsetider på ned til 1 time for rejsende mellem Aarhus og København. Geografisk set vil de positive effekter af Kattegatforbindelsen omfatte Jylland nord for en linje mellem Horsens og Vejle. Projektet vil således være en fordel for Midt- og Nordjylland men ikke indeholde ret mange positive effekter for den sydlige del af Jylland, Østjylland syd for Horsens, Trekantområdet eller for Fyn. Kattegatforbindelsen kommer derfor kun omkring 30 pct. af de togrejsende i landsdelstrafikken til gode.

I præsentationen af timemodellen har der været fokuseret meget på rejsetiderne i landsdelstrafikken. Men timemodellen indeholder tillige forbedringer for yderligere 7 mio. togpassagerer om året, der rejser *regionalt* på hovedbanenettet



mellem Aarhus, Trekantområdet, Odense, Sønderjylland og Esbjerg. Det er et geografisk område med flere vækstcentre, hvor virksomheder etablerer sig, og der er derfor et stort potentiale for udvikling af trafikken.

Skal man sige til disse rejsende, at de er godt nok tjent med togtrafikken som den er i dag? Jeg mener det ikke, og også derfor ønsker regeringen at realisere timemodellen.

Jeg hæfter mig også ved, at en forbedring af banenettet mellem Aarhus og Trekantområdet også vil være en tiltrængt mulighed for forbedring af trafikforbindelsen i nord-syd korridoren mellem Jylland og Tyskland.

Endelig må man jo også være opmærksom på, at der er sammenfald



mellem Kattegat og timemodellen, nemlig nord for Aarhus.

Jeg har vanskeligt ved at forestille mig, at man med de meget store investeringer i en Kattegatforbindelse ikke ville sørge for at rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg også kom ned på en time – som man gør med Timemodellen.

Billedeligt talt kan man sige, at timemodellens positive effekter ”spredersig ud i landet”, for timemodellen har et stort opland. Med direkte tog eller ved at skifte én gang undervejs kan man fra næsten alle stationer få en andel i rejsetidsgevinsterne mellem Øst- og Vestdanmark samt forbedringerne op gennem Østjylland.

Som eksempel sparer man knap en time på rejsen fra Sønderborg til København,



så rejsetiden nedbringes fra 3 timer og 54 minutter i dag til 2 timer og 55 minutter i fremtiden.

Fra Herning til København reduceres rejsetiden fra 3 timer og 18 minutter til knap to en halv time. Rejsende fra Hjørring til Aarhus kommer sparer 34 minutter med timemodellen.

Togfonden gør det også muligt at realisere en fuld elektrificering af hovedbanenettet og af næsten alle øvrige statslige banestrækninger.

Det medfører først og fremmest, at vi fremover kan bliver mere uafhængige af dieselmateriel, herunder IC4. Vi kan i stedet basere os på indkøb af moderne miljøvenligt elektrisk standardmateriel.

DSB udleder i dag omkring 180.000 ton



CO<sub>2</sub> i forbindelse med dieselmateriel.

Med den omfattende elektrificering, der lægges op til, vil næsten hele dette udslip forsvinde.

Timemodellen skønnes i sig selv at spare yderligere 70.000 ton CO<sub>2</sub> om året. Det skyldes især de bilister, der begynder at tage toget på grund af de hurtigere rejsetider, hvor toget ofte er hurtigere end bilen.

Der er tale om relativt store tidsbesparelser i forhold til udgifterne, som ligger på niveau med eller endog er større end, hvad samfundet kan forvente at få ud af nye motorvejsinvesteringer.

Ved færdiggørelsen af Silkeborgmotorvejen betaler samfundet i størrelsesordenen 91 kr. pr sparet time, mens alle Timemodellens tidsgevinster i





gennemsnit koster omkring 55 kr. pr sparet time.

Der er altså rigtig mange gode grunde til, at regeringen har fremlagt udspillet om Togfonden nu.

Men jeg vil understrege, at det ikke er det samme som, at regeringen nu har fravalgt en Kattegatløsning. Overhovedet ikke.

Kattegatprojektet rummer meget spændende perspektiver for udvikling af den danske trafikstruktur. Derfor er det vigtigt, at undersøgelserne om Kattegatforbindelsen gennemføres som planlagt.

Hvis og når en Kattegatforbindelsen bliver realiseret, vil investeringerne i baneforbedringer mellem Odense, Århus



og Aalborg ikke være spildt. Der er ikke tale om et enten – eller.

For det første er timemodellen et meget mindre og mere begrænset projekt end en Kattegatforbindelse. Timemodellen omfatter en række forbedringer, som vi kan gå i gang med her og nu, så passagererne inden for relativt kortere tid kan begynde at opleve forbedringer.

For det andet er timemodellen og Kattegatforbindelsen ikke projekter, der kan erstatte hinanden, men snarere projekter, der supplerer hinanden. Kattegatforbindelsen har fokus på øst-vest forbindelsen og på landsdelstrafikken. Timemodellen har fokus på de nord-sydgående forbindelser i Jylland og på både landsdels- og regionaltrafikken.



I forlængelse heraf vil det strategiske undersøgelsesarbejde om det langsigtede kapacitetsbehov i trafikforbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark selvfølgelig blive fuldført som aftalt uanset forslaget om Togfonden.

Samtidigt vil beslutningsgrundlaget for Togfonden selvfølgelig blive opdateret, inden der skal forhandles herom.